

Kurzfassung Qualitätsbericht SPNV Nordrhein-Westfalen 2014



Der Qualitätsbericht SPNV NRW 2014 fasst die **Betriebs- und Infrastrukturqualität** in Nordrhein-Westfalen im zurückliegenden Berichtsjahr landesweit zusammen. Die Darstellung der betrieblichen Qualitätskriterien erfolgt dabei über die **Pünktlichkeits- und Zugausfallquoten** (vorhersehbar und nicht vorhersehbar) aller Nahverkehrslinien. Außerdem werden die Pünktlichkeitsquoten der passierten **Messpunkte** zur vertieften Auswertung herangezogen.

Zur Infrastrukturqualität wird sowohl der Zustand der **Verkehrsstationen** als auch des **Schnellnetzes** analysiert. Darüber hinaus werden die

Entwicklungen beim Ausbau der Infrastruktur für den **Rhein-Ruhr-Express** dargestellt. Ebenfalls vorgestellt werden die erarbeiteten Ansätze für **Störfallkonzepte** an Rhein und Ruhr.

Abgerundet wird der Qualitätsbericht durch die Beiträge zur Tätigkeit der **Schlichtungsstelle Nahverkehr** sowie zu den Ergebnissen des **NRW-Kundenbarometers 2014** vom Kompetenzcenter Marketing NRW.

Auf der nächsten Doppelseite werden die wesentlichen Aussagen zur Qualität 2014 zusammengefasst.

Qualität Nahverkehr – Pünktlichkeit

Das Pünktlichkeitsniveau aller NRW-Nahverkehrslinien hat sich im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügig verändert (Berechnungsgrundlage: Toleranzzeit ab Verspätungen von 3:59 Minuten). Während sich die durchschnittlichen Pünktlichkeitsquoten der Produktgruppen **RegionalExpress** und **S-Bahn NRW** leicht verbessert haben (RE + 0,2 Prozentpunkte und S-Bahn NRW + 0,3 Prozentpunkte), sinkt die Quote der **Regionalbahnen** um 0,3 Prozentpunkte. Spürbar stabilisiert hat sich der Betrieb der beiden Linien des niedersächsischen S-Bahn-Systems, welche im Jahr 2013 extrem unpünktlich verkehrten.

Durchschnittliche Pünktlichkeitsquoten nach Produktgruppen



RE-Linien

Die pünktlichste RE-Linie ist im Jahr 2014 die Linie **RE 16** zwischen Essen und Siegen mit einer Pünktlichkeitsquote von 92,0%.

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Pünktlichkeitsquote der Linie **RE 82** (Bielefeld – Altenbeken) um 9,4 Prozentpunkte auf 89,7% verbessert. Um 8,6 Prozentpunkte hat sich hingegen die Pünktlichkeit der Linie **RE 15** (Münster – Emden) auf 72,7% deutlich verschlechtert.

Die folgenden **RE-Linien** stellen wie in den Vorjahren (Ausnahme Linie RE 15) die besonders verspätungsanfälligen Linien in NRW dar:

- **RE 5** (Emmerich – Koblenz): 66,4%
(+0,8% gegenüber 2013)
- **RE 1** (Aachen – Paderborn): 69,3%
(+1,4% gegenüber 2013)
- **RE 6** (Düsseldorf – Minden): 70,5%
(-1,3% gegenüber 2013)
- **RE 15** (Münster – Emden): 72,7%
(-8,6% gegenüber 2013)
- **RE 7** (Rheine – Krefeld): 72,9%
(+0,2% gegenüber 2013)

Beim Blick auf die RE-Linien der **Deutschen Bahn** zeigt sich, dass die Linien, welche im Rahmen von gewonnenen Wettbewerbsverfahren betrieben werden, deutlich pünktlicher verkehren als jene des DB-Großvertrages (z. B. die hochverspäteten Linien RE 1, RE 5 und RE 6). Im Zuge anstehender Ausschreibungen (z. B. Vergabe Rhein-Ruhr-Express) werden die Linien des DB-Großvertrages perspektivisch in Wettbewerbsnetze übergehen.

RB-Linien

Von den vielen pünktlich verkehrenden RB-Linien ragt wie in den Vorjahren die Linie **RB 36** mit einer äußerst hohen Pünktlichkeitsquote von 99,1% heraus.

Die Linie **RB 73** von Bielefeld nach Lemgo hat sich um 10,7 Prozentpunkte verbessert (90,3%), die Linie **RB 68** (Münster – Rheine) um 9,3 Prozentpunkte verschlechtert (75,5%).

Von den **RB-Linien** verkehren folgende Linien besonders unpünktlich:

- **RB 69** (Münster – Bielefeld): 74,8% (-5,7% gegenüber 2013)
- **RB 71** (Bielefeld – Rahden): 75,5% (-4,3% gegenüber 2013)
- **RB 68** (Münster – Rheine): 75,5% (-9,3% gegenüber 2013)
- **RB 76** (Minden – Rotenburg): 77,5% (+2,9% gegenüber 2013)

S-Bahn-Linien

Im **S-Bahn-Verkehr** wird zwischen den Linien in den Ballungsräumen Rhein-Ruhr und Köln sowie den beiden Linien des niedersächsischen S-Bahn-Systems mit Ausläufern nach Nordrhein-Westfalen unterschieden.

Pünktlichste S-Bahn-Linie bleibt wie in den Vorjahren die Linie **S 4** zwischen Dortmund-Lütgendortmund und Unna mit einer Quote von 97,7%.

Die Pünktlichkeitsquote der niedersächsischen Linie **S 1** von Minden nach Hannover hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 11,4 Prozentpunkte verbessert (76,3%).

Die folgenden **S-Bahn-Linien** weisen 2014 die niedrigsten Pünktlichkeitsquoten auf:

- **S 1** (Minden – Hannover): 76,3% (+11,7% gegenüber 2013)
- **S 68** (Verstärkerlinie Langenfeld – Wuppertal-Vohwinkel): 81,5% (-0,1% gegenüber 2013)
- **S 5** (Paderborn – Hannover): 85,2% (+3,3% gegenüber 2013)
- **S 6** (Köln – Essen): 86,6% (+0,7% gegenüber 2013)

Erläuterungen

Die Verspätungsanfälligkeit der **RE-Linien** liegt hauptsächlich an den überwiegend langen Linienvorläufen bei gleichzeitiger Nutzung von stark frequentierten Trassen mit oftmals verspäteten **Fernverkehrszügen**. Dies zeigt sich insbesondere bei den Linien **RE 5** und **RE 6**.

- Aufgrund der knappen Zugfolge zum Fernverkehr (IC 30) ab Koblenz beträgt die Pünktlichkeit der Linie **RE 5** bei Ankunft in Bonn bereits bei niedrigen 71%. Im weiteren Verlauf beeinträchtigt die Überholung des Fernverkehrs aus Amsterdam (ICE 78) den Betrieb dieser Linie.
- Die Pünktlichkeit der Linie **RE 6** bricht aufgrund der Zugfolge (ICE 10) bereits auf dem Abschnitt Duisburg – Essen ein (Ankunfts pünktlichkeit Essen: 71%). Die Pünktlichkeit nimmt im weiteren Verlauf kontinuierlich bis Bielefeld ab. Zwischen Hamm und Bielefeld verliert die Linie weitere 10 Prozentpunkte, so dass in Bielefeld nur noch rd. jeder zweite Zug pünktlich ankommt (Ankunfts pünktlichkeit Bielefeld: 52%).

Zur Verbesserung der betrieblichen Situation sind grundsätzlich eine Vielzahl an Maßnahmen nötig (siehe Handlungsempfehlungen auf Seite 27 im Bericht). Dies betrifft sowohl die Infrastrukturunternehmen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch die Zweckverbände. Dringend erforderlich ist ein **Infrastrukturausbau**. Neben langfristigen Großprojekten können eine Vielzahl von kleineren Maßnahmen infrastrukturelle Engpässe beseitigen. Für das Projekt **Rhein-Ruhr-Express** wurden im Jahr 2014 wichtige Planungs- und Finanzierungsvereinbarungen zwischen den beteiligten Akteuren unterschrieben.

Weiterhin sind klare **Dispositionsregelungen** an Knotenbahnhöfen insbesondere in Verspätungsfällen zwischen Nah- und Fernverkehr notwendig. Die aktuell ausgearbeiteten **Störfallkonzepte** sollen helfen, bei Streckensperrungen eine abgestimmte und wiederkehrende Grundsystematik zu gewährleisten.

Qualität Nahverkehr – Zugausfälle

vorhersehbar

Auch im Jahr 2014 führten unterjährige Bautätigkeiten auf einigen Strecken zu Zugausfällen. In erster Linie hatten die Arbeiten im Zuge der Inbetriebnahme der **Elektronischen Stellwerke** in **Duisburg** und **Wuppertal** spürbaren Einfluss auf den Regelbetrieb. Ebenso sorgte die mehrtägige Sperrung der Hohenzollernbrücke für unvermeidbare Zugausfälle.

In der Regel werden die ausgefallenen Zugkilometer durch **Schienenersatzverkehr** kompensiert. Auf vielen Linien war somit im Zeitraum der Baumaßnahme eine alternative Fahrtmöglichkeit mit Bussen möglich.

nicht vorhersehbar

Die Quoten der nicht vorhersehbaren Zugausfälle haben sich gegenüber 2013 fast verdoppelt. Zu den Besonderheiten im Jahr 2014 zählen neben dem **Pfingststurm Ela** auch die Streikphasen der **Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer** im Herbst. Neben punktuell verspäteten Zügen waren überwiegend ausgefallene Züge in allen Produktgruppen die Folge der tagelangen Beeinträchtigungen durch umgefallenen Bäume und Streckensperrungen sowie streikendes Personal der Deutschen Bahn.

Die Quoten der **nicht vorhersehbaren** Zugausfälle haben sich bei zahlreichen Linien verschlechtert. Folgende Linien stellen übergreifend die Spitze mit den höchsten Ausfallquoten dar:

- **RE 15** (Münster – Emden): 5,8%
(+1,7% gegenüber 2013)
- **RB 25** (Köln – Meinerzhagen): 5,7%
(+4,9% gegenüber 2013)
- **S 6** (Köln – Essen): 5,4%
(+4,0% gegenüber 2013)
- **RB 76** (Minden – Rotenburg): 5,2%
(+3,4% gegenüber 2013)

Die Linie **S 68** (Verstärkerlinie mit vergleichsweise wenig Fahrten zur Hauptverkehrszeit zwischen Langenfeld – Wuppertal-Vohwinkel) stellt seit vielen Jahren mit Abstand die Linie mit der höchsten unvorhersehbaren Zugausfallquote dar (11,5%). Die Quote hat sich gegenüber 2013 um weitere 2,4 Prozentpunkte verschlechtert. Der Verkehr diese Linie wird bei Personal- und/oder Fahrzeugmangel seitens DB Regio zu Gunsten der übrigen Linien zum Teil eingestellt.

Qualität Infrastruktur

Die monatliche Auswertung der **Langsamfahrstellen** im nordrhein-westfälischen Schienennetz hat ergeben, dass die Anzahl und Länge der Langsamfahrstellen im Vergleich zum Vorjahr weiter abgenommen haben. Die Ergebnisse zeigen seit Beginn der Analyse im Jahr 2009 die geringsten Beeinträchtigungen.

Der Umfang an Langsamfahrstellen pendelt sich auf **niedrigem Niveau** ein. Dennoch sind weiterhin dauerhaft bestehende **Geschwindigkeitseinbrüche** zu verzeichnen.

Die Ergebnisse der Verkehrsstationen 2014 bescheinigen 447 der 752 untersuchten Stationen in NRW ein **akzeptables Erscheinungsbild** (59%). Der Anteil dieser Stationen hat im Vergleich zum Vorjahr um zwei Prozentpunkte zugenommen.

13 Prozent der untersuchten Stationen weisen ein Erscheinungsbild auf, welches **nicht akzeptabel** ist (minus 6 Prozentpunkte). Trotz des positiven Trends besteht weiterhin Verbesserungsbedarf. Die Ergebnisse der Stationserhebungen ermöglichen einen zielgerichteten Dialog zwischen den Zweckverbänden und dem Haupteigentümer, der DB Station&Service AG.

Programme wie die **Modernisierungsoffensive 2** (MOF 2) tragen spürbar zur steigenden Stationsqualität bei und müssen fortgesetzt werden.